


*Foto: Henk Bos*

# INFO 20M

## Informatieblad grote pleziervaart

Nummer 35

Maart 2008

**INFO 20M**
**Informatieblad grote pleziervaart**

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
*- voormalige binnenvaartschepen*
*- voormalige zeeschepen*
*- voormalige vissersschepen*
*- voormalige marineschepen*
*- voormalige sleep- en duwboten*
*- woonschepen*
*- als pleziervaartuig gebouwde schepen*
*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

*ISSN:* **1872-7824**

*Initiatief: Henk Bos*
*Coverfoto: Henk Bos*
*Vormgeving: Henk Bos*
*Correctoren: Ge Bos Thoma, Henk Bos en Janneke Bos*
*Aan dit nummer werkte mee: Janneke Bos (JB), Henk Bos (HB), Simon de Waard (SdW), Martin Koopmans*

*Productie en uitgever: Expertisebureau Bos (c) 2006, website:* ***http://www.xs4all.nl/~bosq***
*Hasebroekstraat 7, 1962 SV Heemskerk, Tel: 0251-230 050, e-mail:* ***bosq@xs4all.nl***

*Verspreiding:*
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
*- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)*
*- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)*
*- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)*
*- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)*
*- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)*
*- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)*
*- Scouting Nederland (SN)*
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden.* ***Info 20M*** *is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M*** *is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd* ***M3-blad*** *die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 21 zijn op aanvraag te verkrijgen. Zie index op de website.*

## Voorwoord

Oude schepen en oude auto's vertonen verrassend veel overeenkomsten.

Vroeger mocht je een auto besturen door aan de plaatselijke veldwachter te laten zien dat je een auto kon besturen. Je kreeg dan je rijbewijs. Sinds de afgifte van het eerste rijbewijs is er veel veranderd. Niet alleen in het afnemen van het rij-examen maar ook in bijvoorbeeld de verkeersregels. Voor het personenrijbewijs is het verlengen relatief simpel, afgezien van een 'oudemannetjeskeuring', krijg je je nieuwe rijbewijs gemakkelijk. Je hoeft je niet te verdiepen in de gewijzigde verkeersregels. Overigens zullen velen van u er achter komen dat als ze zich wel in de gewijzigde verkeersregels verdiepen er toch wel het een en ander gewijzigd is de afgelopen decennia! Veel misverstanden op de weg, kunnen hieraan worden toegeschreven. Met een personenauto rijbewijs mag je geen vrachtwagen besturen, dat weet (bijna) iedereen. Binnenkort wordt het verlengen van een vrachtwagenrijbewijs iets minder simpel: de chauffeur is verplicht een bijscholing te volgen, voordat het rijbewijs verlengd wordt.

Oude auto's hoefden in het begin nergens aan te voldoen. Er liep iemand met een rode vlag voor de auto vooruit om te waarschuwen dat er auto aan kwam. Nu de snelheid van de auto's omhoog gegaan is, is dat natuurlijk niet meer te doen. Toch rijden er oude auto's rond. Zou je rond gaan rijden met een auto waar geen verlichting op zit, geen claxon, de remmen ondeugdelijk zijn, het stuur ieder moment kan afbreken, etc? Vroeger hadden we een tv-programma met daarin het "wrak van de weg". Na de invoering van de APK is er wat dat betreft veel veranderd. Ook oude auto's moeten naar de APK. Ze hoeven daarbij niet aan alle eisen te voldoen, maar wel aan een basis veiligheid (bijv. de remmen).

Dat lijkt logisch maar blijkbaar is dat niet zo logisch als het over oude schepen gaat. Dan willen we plotseling niet meer. Geen vaarbewijs en geen keuring!

Waarom: dat kost geld! We willen onze 'vrijheid' behouden. Slaap je rustig als je weet dat het schip van de buurman een onveilige gasinstallatie heeft? Vind je het plezierig als er op de snelweg iemand 60 km per uur rijdt? Nee toch? Het gaat om onze veiligheid. Laten we een voorbeeld nemen aan de stoomtreinen: zij lobbyen bij de overheid om een subsidie voor het aanbrengen van een verplichte beveiliging op oude stoomlocomotieven die op het openbaar spoorwegennet rond rijden.

Men lijdt het meest voor het lijden dat men vreest. Verdiep je in de materie en houdt de berichtgeving bij. Zodra er wat te melden valt, lees je het in dit blad. Struisvogels en Don Quichottes zijn er al genoeg.

Janneke Bos
Hoofdredacteur

## Inhoud



## OFFICIËLE REACTIE OP DE ZIENSWIJZE BINNENVAARTBESLUIT PLEZIERVAART

Half maart 2008 ontvingen we van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een officiële reactie op onze ingediende zienswijze Binnenvaartbesluit pleziervaart. De officiële reactie is te downloaden op http://www.xs4all.nl/~bosq/downloads_wetten.htm. Hieronder de reactie op onze belangrijkste punten.

### Certificaat van onderzoek niet voor pleziervaart korter dan 20 m?

Momenteel staat er zowel in de Binnenvaarwet als in de Europese richtlijn voor de Binnenvaart (2006/87/EG) dat schepen korter dan 20 m een Certificaat van Onderzoek moeten hebben als het product van LBT groter is dan 100. Hiervan heeft de pleziervaart aangegeven dat deze regeling niet voor pleziervaart zou moeten gelden. In de officiële reactie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt aangegeven dat door ambtenaren momenteel geprobeerd wordt om dit voor pleziervaart inderdaad voor elkaar te krijgen. De onderhandelingen vinden nog plaats. Het moet eerst in de Europese richtlijn gewijzigd worden, voordat Nederland dit daadwerkelijk kan doorvoeren. Uit gesprekken met de Nederlandse ambtenaren kan worden geconcludeerd dat ze daadwerkelijk hun best doen voor de pleziervaart.

### Het beperkt groot vaarbewijs voor de pleziervaart

Het beperkt groot vaarbewijs zoals dat momenteel wordt voorgesteld bestaat uit 3 jaar vaartijd (3x180 vaardagen) en alle vakken van het theorie-examen groot vaarbewijs. Voor de pleziervaart is dit vrijwel onmogelijk om te behalen en iets te veel van het goede. Het beperkt groot vaarbewijs wordt straks verplicht voor pleziervaart tussen de 25 en 40 m.

Aan de uitwerking van het beperkt groot vaarbewijs voor de pleziervaart is de laatste maanden hard gewerkt. Er zijn enkele overleggen met het Ministerie gevoerd, waarbij een

ieder zijn zienswijze kon inbrengen. De pleziervaart was daarbij betrokken. Om nog eens aan te geven hoe de pleziervaart denkt over het beperkt groot vaarbewijs is in de officiële zienswijze van de pleziervaart aangegeven dat er wat ons betreft 4 haalbare alternatieven zijn:
1) een vrijstelling voor het beperkt groot vaarbewijs conform het zeilbewijs
2) een afgifte van het beperkt groot vaarbewijs met aantekening 'uitsluitend pleziervaart' op basis van het CWO Groot Motorschip
3) door het aantonen van de nodige vaartijd onder begeleiding, overeenkomstig de regeling voor zeeschepen in de Rijnvaart
4) een afgifte van het beperkt groot vaarbewijs zonder onderscheid pleziervaart/beroepsvaart
Voor een uitgebreide omschrijving hiervan zie de zienswijze Binnenvaartbesluit pleziervaart en Info20M nummer 34.

De officiële reactie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat hierop is als volgt:
*"- voor het beperkt groot vaarbewijs gelden dezelfde eisen als voor het groot vaarbewijs, met dit verschil dat er niet minimaal vier jaar, maar drie jaar vaartijd wordt geëist;*
*- de benodigde vaartijd kan maximaal met twee jaar worden verminderd, indien men een praktijkexamen heeft afgelegd;*
*- voor met name de pleziervaart is het van belang dat er een overgangsregeling annex vrijstellingsregeling komt voor degenen die voor de inwerkingtreding van de wet konden volstaan met een klein vaarbewijs voor het voeren van hun schip, en degenen die in het bezit zijn van diploma's die aansluiten bij specifieke opleidingen in de niet-bedrijfsmatige vaart;*
*- om te voorkomen dat men op basis van een overgangsregeling een groot of beperkt groot vaarbewijs aanvullend behaalt zonder formeel aan de daarbij gestelde eisen te voldoen, wordt overwogen een specifiek attest voor deze sector in te voeren. Met dit attest, dat waarschijnlijk vaarbewijs of schipper grote pleziervaart zal gaan heten, kan men recht doen aan degenen die in aanmerking komen voor een overgangsregeling of voor een vrijstelling op basis van een specifieke opleiding;*
*- in het kader van de overgangsregeling zal men daarbij wel moeten kunnen aantonen dat men voor de inwerkingtreding van de wet al in het bezit was van een schip voor het voeren waarvan een beperktgroot vaarbewijs zal worden voorgeschreven, dan wel in het bezit van nog nader aan te wijzen diploma's die zijn afgegeven voor de inwerkingtreding van de wet. Voorbeelden van dergelijke diploma's zijn het diploma MBL B3* van scouting Nederland en het CWO diploma groot motorschip;*
*- schippers die na de inwerkingtreding van de wet in aanmerking willen komen voor het genoemde attest als vrijstelling voor het beperkt groot vaarbewijs, kunnen dit verkrijgen op basis van een met voldoende resultaat afgelegd examen voor een nader aan te wijzen opleiding. Als voorbeeld daarvan noem ik het eerder genoemde CWO diploma groot motorschip.*
*Deze hoofdlijnen dienen nog verder te worden uitgewerkt in de ministeriële regeling bij de Binnenvaartwet. Vanzelfsprekend zal daarbij de pleziervaart betrokken worden, en zullen de suggesties uit uw brief daarbij zeker aan de orde komen."*
Uit deze reactie blijkt dat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat nog zoekende is naar de exacte uitwerking en dat deze nog niet rond is. Bij de voortgang op dit gebied wordt de pleziervaart betrokken. Zo kunnen we een zo optimaal mogelijke situatie bepleiten in de onderhandelingen. De uiteindelijke beslissing ligt bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Wordt vervolgd.

* Het ministerie van Verkeer en Waterstaat noemt het diploma MBL B3 in plaats van M3. We zullen het Ministerie daarop blijven wijzen. B3 bestaat namelijk niet, M3 (van Motorschepen) wel. (JB)

## NEDERLANDS VOORSTEL HOOFDSTUK 19

### Route van het voorstel

In maart 2008 is het Nederlandse voorstel voor Hoofdstuk 19 van de Europese richtlijn voor de Binnenvaart (2006/87/EG) goedgekeurd door zowel de FONV commissie wet- en regelgeving als het algemeen bestuur van de FONV. Hiermee is de eerste stap gezet. Het voorstel is gemaakt door Aat van der Giessen, Peter Kluytenaar en Maarten Claringbould (jurist). Daarna is het "fijngeslepen" in enkele bijeenkomsten met Tette Hofstra, Hendrik Boland (EMH), Kees Pette (vz FONV), Jos Settels en Janneke Bos. Het uiteindelijke voorstel en de Engelse vertaling zullen binnenkort op http://www.xs4all.nl/~bosq/downloads_wetten.htm te vinden zijn. Het voorstel wordt nu door de EMH verspreid onder de Europese behoudsorganisaties. Uiteindelijk komt het voorstel (eventueel gewijzigd) in de Joint Working Group (JWG) van de Europese Commissie en de Centrale Rijnvaart Commissie (CCR). Deze zullen het behandelen tijdens hun vergadering en verspreiden onder de Europese "scheepvaartinspecties". Nederlandse ambtenaren van Verkeer en Waterstaat zijn bij deze JWG vergaderingen aanwezig en zullen proberen het voorstel zo goed mogelijk te verdedigen. Overleg met deze ambtenaren vindt regelmatig plaats. Wat uiteindelijk in de Europese richtlijn voor de Binnenvaart terecht komt (2006/87/EG) valt nu nog niet te voorspellen, we hopen dat er zoveel mogelijk van het oorspronkelijke voorstel overeind blijft. In ieder geval zal dit niet voor 30 december 2008 het geval zijn, maar dit is ook niet noodzakelijk. De besluitvorming in Europa is nu eenmaal traag.

### De inhoud van het Nederlandse voorstel hoofdstuk 19

Hieronder zullen we eerst een aantal op zichzelf staande begrippen behandelen. Daarna komt de gehele gedachtengang achter het stuk aan de beurt. Het concept hoofdstuk 19 is zo geschreven dat deze aansluit op de huidige tekst van de Europese richtlijn 2006/87/EG en gemakkelijk geïmplementeerd kan worden. Zo kan de besluitvorming sneller plaatsvinden en sluit het aan op het gedachtengoed van de ambtenaren van de Europese "scheepvaartinspecties". Voor een leek is het echter redelijk juridisch. We zullen proberen hieronder het wat uit te leggen.

**Definities**

*"Historisch vaartuig": alle vaartuigen die volgens traditionele scheepsbouwtechnieken zijn gebouwd, alsmede replica's, welke vaartuigen behoren tot het cultureel erfgoed.*
Deze definitie is niet gekoppeld aan de bestaande definities uit bijvoorbeeld de Europese richtlijn voor de pleziervaart (94/25/EG) of het nationaal register Varende Monumenten van de FONV. Een schip hoeft dus NIET in het register te staan om onder deze definitie te vallen! Daarnaast is het begrip historisch vaartuig NIET gekoppeld aan het gebruik van het schip, zoals demonstratiedoeleinden, pleziervaart, beroepsvaart, chartervaart, vereniging, o.i.d. Ook hoeft het schip NIET geheel historisch te zijn, een gedeeltelijk historisch schip valt ook onder deze definitie. Dit is bewust gedaan.

*"Replica's": vaartuigen die een reconstructie zijn van een origineel historisch vaartuig of vaartuigtype, op basis van historisch onderzoek [en het overwegend gebruik maken van traditionele materialen en bouwtechnieken].*
In het concept hoofdstuk 19 valt een replica ook onder een historisch vaartuig. Ook deze definitie is redelijk breed gehouden. Het hoeft dus niet een 1 op 1 kopie van een oud schip te zijn, (kleine) aanpassingen zijn toegestaan. Door de replica's ook onder dit hoofdstuk te laten vallen, kan het behoud van technieken, vaardigheden en kennis van oude schepen gewaarborgd blijven en kan het een stimulans zijn om replica's te (laten) bouwen.

*"Deskundige historische vaartuigen": een persoon of commissie die op het gebied van historische vaartuigen, hun techniek en bouwvoorschriften deskundig is op grond van kennis en ervaring.*
Om te voorkomen dat een bevoegd gezag een beslissing neemt over een historisch vaartuig zonder dat hij/zij de benodigde kennis heeft over een historisch vaartuig, wordt een deskundige voor historische vaartuigen ten tonele gebracht. Deze deskundige dient door het bevoegd gezag erkend te zijn. Te denken valt hierbij aan iemand van een scheepvaartmuseum, een werfmedewerker, een behoudsorganisatie, een restaurator, etc. Wie in Nederland deze deskundige historische vaartuigen wordt, is nu nog niet bepaald. Pas als Europees deze regeling geïmplementeerd wordt, kan hierover landelijk worden nagedacht. Ieder scheepstype kan zijn eigen deskundige hebben. Een stoomsleepboot is per slot van rekening iets geheel anders dan een hagenaar of een luxe-motor. Bovendien heeft ieder Europees land zijn eigen scheepstypen die je in andere landen nauwelijks tegenkomt, bijvoorbeeld de Thames-barge.

*"Historisch tijdstip": een tijdstip of periode van de bouw of verbouwing van een vaartuig, die wordt gekenmerkt door een karakteristieke bouwwijze, inrichting, uitrusting en/of karakteristiek gebruik en welk tijdstip of welke periode is gelegen ten tijde van of na de bouw van het historisch vaartuig, maar niet minder dan dertig jaar voor de datum van de eerste aanvraag van een communautair binnenvaartcertificaat op basis van Hoofdstuk 19.*
De eigenaar van het historische schip dient een historisch tijdstip te kiezen. Dit kan het bouwjaar van het schip zijn, maar ook een ander jaartal waarin bijvoorbeeld het schip is gewijzigd (bijvoorbeeld motorisering, verlenging van het schip, ombouw naar een ander gebruik, aanbrengen van Kalff-dekken, etc.). De keuze is vrij maar dient een duidelijk punt of periode te zijn waarin de toestand van het schip destijds bekend was. Daarnaast dient dit historische tijdstip tenminste 30 jaar voor de eerste aanvraag van een certificaat van onderzoek op basis van Hoofdstuk 19 te zijn. Deze 30 jaar is gebaseerd op de "economische levensduur" van de huidige beroepsmatige vaart. Ook deze schepen worden ooit historisch (tenzij ze gesloopt worden). Er is hier niet gekozen voor 25 jaar (oude auto's), 50 jaar (register varende monumenten en Monumentenwet) of 1950 (Europese richtlijn voor de pleziervaart). Wellicht dat deze 30 jaar nog in de loop van het onderhandelingstraject gewijzigd wordt, maar we doen ons best om dat te voorkomen (tenzij het naar beneden gaat natuurlijk).

**Voor welke schepen is hoofdstuk 19 bedoeld?**

Hoofdstuk 19 is bedoeld voor schepen die na de invoering van de Europese richtlijn voor de binnenvaart (2006/87/EG) na 30 december 2008 reeds een Certificaat van Onderzoek hebben en de bestemming van hun schip wijzigen (bijvoorbeeld van chartervaart naar pleziervaart) of voor schepen die NIET onder de overgangsregeling vallen (maar te laat zijn, bijvoorbeeld na 30 december 2018).

Voorbeelden van bestemming zijn:

- vrachtvaart
- containerschepen
- drijvend werktuig
- passagiersvaart
- zeilende passagiersvaart
- sleep- of duwboot (NB. schepen die als pleziervaartuig worden gebruikt vallen hier NIET onder)
- pleziervaart

Hoofdstuk 19 is NIET bedoeld voor de huidige schepen die nu nog GEEN certificaat van onderzoek hebben en onder de overgangsregeling vallen. Deze schepen kunnen gebruik maken van artikel 8 van de Europese richtlijn. Hierin staat dat schepen die voor de invoering van de Europese richtlijn 2006/87/EG geen Certificaat van Onderzoek nodig hadden en na de invoering van de Europese richtlijn wel een Certificaat van Onderzoek kunnen aanvragen ZONDER aan alle eisen voor hun type schip te voldoen. Dit Certificaat van Onderzoek wordt dan afgegeven met een bijlage waarin aangetekend staat aan welke (delen van) artikelen het schip NIET voldoet. Er zijn voor deze regeling 2 voorwaarden: het schip mag geen klaarblijkelijk gevaar opleveren en het Certificaat van Onderzoek moet worden aangevraagd VOOR 30 december 2018! Dat geeft de eigenaar 10 jaar de tijd. Bovendien hoeft de eigenaar het schip NIET aan te passen, tenzij het schip klaarblijkelijk gevaar oplevert. Wat "klaarblijkelijk gevaar" is, is ter beoordeling van de instantie die straks het Certificaat van Onderzoek gaat afgeven. Dat is Scheepvaartinspectie (IVW) of een door de IVW aangewezen instantie. Hieronder kunnen bijvoorbeeld

een veilige gasinstallatie, goede brandblussers etc. worden verstaan en behoeven niet veel te kosten.
Basisveiligheid is voor iedereen op het water een prettige gedachte.

**Wat als een schip wel onder hoofdstuk 19 valt?**

De eigenaar kan er voor kiezen om naast een van de vaste bestemmingen (vrachtvaart, passagiersvaart, pleziervaart etc.) ook als historisch vaartuig geregistreerd te staan. Daartoe kiest de eigenaar ook een historisch tijdstip. Afhankelijk van de gekozen bestemming moet het schip aan de eisen van die bestemming voldoen. Is er bijvoorbeeld gekozen voor een pleziervaartuig dan is hoofdstuk 21 van toepassing. In hoofdstuk 21 staan allerlei (delen van) artikelen waaraan een pleziervaartuig moet voldoen. Dit betreft een soort uitgeklede basisveiligheid. De meeste schepen kunnen hieraan grotendeels wel voldoen. Historische vaartuigen mogen afwijken van de eisen indien ze gebouwd, ingericht of uitgerust zijn volgens goed scheepsbouwgebruik behorende bij het gekozen historische tijdstip. Dit kan het gehele schip zijn maar ook delen van het schip. De historische delen van het schip kunnen zo behouden blijven, zonder dat deze verloren gaan. Latere toevoegingen en aanpassingen die niet overeen stemmen met de bouw, inrichting of uitrusting van het gekozen historische tijdstip moeten in overeenstemming zijn met de voorschriften die horen bij de gekozen bestemming. De latere toevoegingen en aanpassingen die niet overeen stemmen met het gekozen historische tijdstip, kunnen ook gelijkwaardig zijn aan de voorschriften.

**Documenten bij een historisch vaartuig**

Een eigenaar heeft als het schip aan hoofdstuk 19 voldoet de volgende documenten nodig:
- een verklaring dat het een historisch vaartuig betreft met het gekozen historisch tijdstip (beide gekozen door de eigenaar van het schip)
- een verklaring dat het schip (gedeeltelijk) gebouwd, ingericht en uitgerust is volgens goed scheepsbouwgebruik behorend bij het gekozen historisch tijdstip (NB. Niet het gehele schip hoeft aan deze eis te voldoen, ook delen van het schip kunnen hier onder vallen)
- een verklaring betreffende het voorgenomen gebruik (bijvoorbeeld vrachtschip, passagiersschip, pleziervaart)
- beschrijvingen, tekeningen, foto's en/of soortgelijke documentatie waarin de bouw-, inrichting- en uitrustingstoestand van het vaartuig wordt gespecificeerd
- een lijst van de gangbare voorschriften of regels betreffende goed scheepsbouwgebruik ten tijde van het gekozen historisch tijdstip voor zover deze redelijkerwijs te achterhalen zijn (NB. Sommige scheepstypen zijn uitgebreid beschreven bij bijvoorbeeld Germanischer Lloyd, Mittendorf, oude Rijnvaarteisen. Andere scheepstypen zijn nooit beschreven, of de voorschriften zijn verloren gegaan tijdens de oorlog. Als aangetoond kan worden dat er daadwerkelijk gezocht is maar dat er niets te vinden is, kan dat ook voldoende zijn)
- een verklaring van toevoegingen en aanpassingen die niet overeenstemmen met de bouw, inrichting of uitrusting van het vaartuig behorende bij het gekozen historisch tijdstip
- een lijst met (delen van) artikelen waarin beschreven staat welke afwijkingen het vaartuig heeft ten opzichte van de voorschriften voor de gekozen bestemming

**Certificaat van Onderzoek voor een historisch vaartuig**

Op basis van de aangeleverde documenten van het historisch vaartuig beslist de commissie van deskundigen (bijvoorbeeld scheepvaartinspectie) of het vaartuig daadwerkelijk een historisch vaartuig is en stelt een officiële lijst met afwijkingen vast. De stem van de deskundige historisch vaartuig is daarbij bepalend. Aan de hand van de opgegeven documenten kan de commissie van deskundigen beperkingen stellen aan:
- de toegelaten belading (bijvoorbeeld minder vracht, minder passagiers)
- het toegelaten vaargebied (bijvoorbeeld niet het IJsselmeer)
- de meteorologische omstandigheden (bijvoorbeeld een maximale windkracht)
- de nautische omstandigheden (bijvoorbeeld een maximale stroomsnelheid)
- het maximaal aantal opvarenden (NB. Opvarenden is het totaal aantal personen aan boord, inclusief passagiers en bemanning)
- de vaarduur of vaartijden

Een historisch vaartuig krijgt een eigen bijlage bij het Certificaat van Onderzoek waarop duidelijk staat dat het een historisch vaartuig betreft en welk historisch tijdstip is gekozen. Heeft een historisch vaartuig een officieel Certificaat van Onderzoek verkregen, dan moeten andere Europese landen deze beslissing van de Commissie van Deskundigen respecteren. Indien er beperkingen worden gesteld door de eigen bevoegde autoriteit, gelden deze beperkingen ook voor andere Europese landen.

**Wijziging van het Certificaat van Onderzoek van een historisch vaartuig**

Ook een Certificaat van Onderzoek van een historisch vaartuig moet uiteindelijk eens verlengd worden. Hoe lang de geldigheidstermijn uiteindelijk gaat worden is nu nog niet bekend. De periode dat een CvO geldig is, wordt momenteel heroverwogen. Voorlopig gaan we uit van een periode van 10 jaar, maar het zou ook heel goed minder lang kunnen zijn.

De eigenaar moet zich melden wanneer het volgende met het schip gebeurd:
- belangrijke schade aan het schip en het herstel daarvan
- verbouwingen en andere ingrijpende wijzigingen
- overgang van eigendom

Zolang er niets wijzigt aan een historisch vaartuig kan het CvO gewoon verlengd worden. Bij (grote) verbouwingen zal het geheel opnieuw bekeken moeten worden. Bij overgang naar een andere eigenaar kan de nieuwe eigenaar ook besluiten om een ander historisch tijdstip te kiezen, of om niet onder Hoofdstuk 19 te vallen. Deze keuze ligt geheel bij de eigenaar. (JB)

**Enkele misverstanden rondom hoofdstuk 19** (JB)

Regelmatig worden er vragen gesteld en opmerkingen gemaakt over hoofdstuk 19. Hieronder enkele stellingen en het antwoord daarop.

| Stelling | Antwoord |
|---|---|
| Artikel 19 van de Binnenvaarwet | 1) Artikel 19 bestaat niet in de Binnenvaartwet: in de Binnenvaartwet staat wel de verplichting tot het hebben van een Certificaat van Onderzoek op basis van de Europese richtlijn voor de binnenvaart<br>2) Artikel 19 van het Binnenvaartbesluit bestaat wel, deze gaat echter over het vaststellen van vorm en inhoud van vaarbewijzen<br>3) Artikel 19 van de Europese richtlijn voor de binnenvaart bestaat wel. Deze gaat echter over het wederzijds erkennen van vaarbewijzen<br>4) Hier wordt bedoeld: hoofdstuk 19 van de Europese richtlijn voor de binnenvaart (2006/87/EG). |
| Historische schepen moeten een minimum snelheid van 13 km per uur kunnen bereiken | Schepen die op basis van de overgangsregeling (artikel 8 van de Europese richtlijn 2006/87/EG) een Certificaat van Onderzoek aanvragen, behoeven hun motor niet aan te passen. Het vervangen van de motor is dus niet verplicht. Bij een zeer lage maximale snelheid kan wel een beperking worden opgesteld. (Je moet er niet aan denken om met een zijschroef van 10 pk de Rijn op te varen). Schepen die op basis van hoofdstuk 19 van de Europese richtlijn 2006/87/EG een Certificaat van Onderzoek willen verkrijgen behoeven ook hun motor niet te vervangen. Hoofdstuk 19 is er juist op gericht om de historische motor in het schip te bewaren als erfgoed. |
| Historische schepen moeten veel geld uitgeven aan verplichte aanpassingen aan het schip | Schepen die op basis van de overgangsregeling (artikel 8 van de Europese richtlijn 2006/87/EG) een Certificaat van Onderzoek aanvragen, behoeven uitsluitend hun schip aan te passen indien het schip klaarblijkelijk gevaar oplevert, anders niet. Heb je een veilig schip, dan kost het weinig. Heb je een duidelijk onveilig schip dan had je dat wellicht al eerder moeten oplossen (je mede watergebruikers en mede opvarenden zullen je er dankbaar voor zijn). |
| Als het schip niet in het register Varende Monumenten staat dan is Hoofdstuk 19 niet van toepassing | Het register Varende Monumenten en de definitie van historisch vaartuig in het concept Hoofdstuk 19 zijn NIET gelinkt. Een schip hoeft dus niet in het register te staan om in aanmerking te komen voor Hoofdstuk 19. |
| Indien het schip niet geheel historisch is, valt het niet onder Hoofdstuk 19 | Niet juist. Het Nederlandse concept voorstel voor historische schepen (hoofdstuk 19) is ook van toepassing voor schepen die gedeeltelijk historisch zijn. Hoofdstuk 19 is zo geschreven dat er zo min mogelijk historisch delen van het schip aangepast behoeven te worden. |
| Een historisch vaartuig kan uitsluitend op hoofdstuk 19 een Certificaat van Onderzoek verkrijgen | Onjuist. De eigenaar van het schip kiest zelf welke bestemming het schip heeft (vrachtvaart, containerschepen, drijvend werktuig, passagiersvaart, zeilende passagiersvaart, sleep- of duwboot, pleziervaart). Afhankelijk van dit gebruik moet het schip aan bepaalde eisen uit de Europese richtlijn 2006/87/EG voldoen.Schepen die voor de invoering van de Europese richtlijn 2006/87/EG een Certificaat van Onderzoek hebben blijven deze behouden en kunnen deze gewoon verlengen op het moment dat het noodzakelijk is (einde geldigheidsduur, schade aan het schip, grote verbouwing, overgang eigendom). Schepen die voor de invoering van de Europese richtlijn 2006/87/EG geen Certificaat van Onderzoek hebben, vallen onder artikel 8. Zij kunnen een Certificaat van Onderzoek aanvragen op basis van artikel 8. Het schip krijgt dan een CvO met een bijlage waarop staat waaraan het schip niet voldoet. Het schip mag geen klaarblijkelijk gevaar opleveren. Aan het schip hoeft dus niets tot weinig gewijzigd te worden. Hoofdstuk 19 hebben ze dus niet nodig. |
| Een schip langer dan 20 meter moet vanaf 1 januari 2008 een Certificaat van Onderzoek hebben | Onjuist. Een schip langer dan 20 meter dat voor de invoering van de Europese richtlijn 2006/87/EG geen Certificaat van Onderzoek heeft, heeft 10 jaar de tijd om het Certificaat van Onderzoek aan te vragen (tot 30 december 2018). Het CvO behoeft niet voor 30 december 2008 aangevraagd te worden. |
| Een Certificaat van Onderzoek moet voor 1 juli 2009 aangevraagd zijn | Onjuist. Zie hierboven. |
| Hoofdstuk 19 moet voor 30 december 2008 in de Europese richtlijn zijn opgenomen | Onjuist. Schepen die nu geen CvO hebben en dat straks wel verplicht zijn, kunnen gebruik maken van de overgangsregeling in artikel 8. Schepen die na 30 december 2018 geen CvO hebben en er een aanvragen, kunnen gebruiken maken van hoofdstuk 19. Ook schepen die na 30 december 2008 een CvO hebben en hun bestemming wijzigen, kunnen van hoofdstuk 19 gebruik maken. De eerste jaren zal dit nog niet het geval zijn. |

**Andere hardnekkige misverstanden** (JB)

| Stelling | Antwoord |
|---|---|
| Meevarende echtgenoten en partners moeten (ook bij recreatief varen) een gezondheidsverklaring overleggen | Bemanningsleden moeten een geldige geneeskundige verklaring hebben. Pleziervaart valt niet onder de bemanningsregeling en meevarende echtgenoten en partners behoeven dus ook geen geldige geneeskundige verklaring te hebben. Bij het verlengen van een vaarbewijs behoort wel een geldige geneeskundige verklaring overlegd te worden. Dat was al zo en dat blijft zo. Daarin is niets gewijzigd. |
| Na 2009 wordt een AIS-transponder aan boord verplicht | Een AIS-transponder op de binnenwateren wordt per 1/4/2008 verplicht voor schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren en schepen die meer dan 20 containers vervoeren. Alle andere beroepsmatige schepen (zoals passagiersschepen) volgen, maar daarvan is nog niet vastgelegd wanneer dat zal gaan gebeuren. Wellicht komt er ook een plicht tot het aan boord hebben van een inland AIS-transponder voor pleziervaartuigen langer dan 20 m, maar daarvan is nu nog lang geen sprake. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is bezig met een pilot om gratis Inland-AIS apparatuur te verzorgen voor de beroepsmatige vaart. Pleziervaart langer dan 20 m kan in deze pilot mee doen. De planning is nu ongeveer 9000 stuks waarbij ook rekening is gehouden met de grote pleziervaart. De apparatuur is dan gratis. Hoe deze regeling er precies uit gaat zien, is helaas nog niet bekend. Zodra er meer bekend is, zullen we dat melden. |
| De Binnenvaartwet houdt geen rekening met pleziervaart en historische schepen | Integendeel. Na de eerste brief aan de Tweede Kamer als reactie op het concept Binnenvaartwet op 17 mei 2006 is het onderwerp pleziervaart en historische schepen vast op de agenda gekomen van de beleidsmakers. De beleidsmakers zijn meerdere malen aanwezig geweest op bijeenkomsten en symposia waarbij historische schepen aanwezig waren. Het onderwerp leeft, de (historische) pleziervaart mag meepraten in het proces van de uitwerking van de wetgeving, en de staatssecretaris heeft duidelijk meerdere malen aangegeven rekening te houden met (historische) pleziervaart. |
| De Binnenvaartwet hoeft niet per 30 december 2008 van kracht te worden | De Europese richtlijn voor de binnenvaart (2006/87/EG) wordt op 30 december 2008 van kracht. Ieder Europees land is verplicht deze door middel van nationale wetgeving van kracht te laten worden. Hiervoor is de Binnenvaartwet ontwikkeld. De Binnenvaartwet zelf is in zijn geheel klaar, het bijbehorende Binnenvaartbesluit bijna. Aan de ministeriële regeling wordt nog gewerkt. De Binnenvaartwet wordt per 30 december 2008 van kracht. Mocht het zo zijn dat over delen nog geen duidelijkheid is ontstaan, dan kan de overheid besluiten om (delen van) artikelen nog niet van toepassing te verklaren maar op een later te bepalen tijdstip in te laten gaan. Voor zover het er nu naar uitziet, is hier echter geen sprake van. |
| Een sleep(of duw)boot die als pleziervaartuig gebruikt wordt moet aan de eisen voor sleepboten voldoen (hoofdstuk 16 van de Europese richtlijn 2006/87/EG) | De eigenaar van een sleepboot (of duwboot) die zijn schip uitsluitend als pleziervaartuig wil gebruiken, kan een Certificaat van Onderzoek aanvragen op basis van pleziervaartuig en moet dan voldoen aan de eisen van hoofdstuk 21 (pleziervaartuigen). Indien dit schip voor de invoering van de Europese richtlijn reeds een geldig Certificaat van Onderzoek heeft voor sleepboten, behoeft het dus aan veel minder eisen te voldoen. Indien dit schip voor de invoering van de Europese richtlijn geen Certificaat van Onderzoek heeft, kan gebruik maken van artikel 8 van de Europese richtlijn (overgangsmaatregel) en de eisen van pleziervaartuigen (hoofdstuk 21). Het Certificaat van Onderzoek wordt dan afgegeven en eventueel wordt een lijst bijgevoegd waarin staat aan welke artikelen het schip niet voldoet (net zoals alle andere schepen die onder artikel 8 vallen). Schepen die korter zijn dan 20 m en een product van LBT kleiner dan 100 hebben, kunnen volstaan met een verklaring dat het schip als pleziervaartuig wordt gebruikt, zij hebben geen Certificaat van Onderzoek nodig. |

**1, 2 OF GEEN MARIFOON?**

Hoeveel marifoons moeten we in Nederland aan boord hebben? Dat is afhankelijk van uw schip en uw vaargebied! Een aantal schippers zijn de laatste tijd bekeurd omdat ze slechts 1 marifoon aan boord hadden. Er bestaan vele geruchten maar hoe zit het nu werkelijk?

De marifoon is verplicht voor:
- schepen van 20 meter of meer (geen klein schip)
- schepen (klein en groot) die op radar varen
- kleine schepen (korter dan 20 meter) die op bepaalde wateren in Nederland bij slecht zicht willen varen.

Deze wateren worden genoemd in bijlage 9 van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) en alle wateren van het Rijnvaartpolitiereglement (RPR).

Twee marifoons zijn verplicht voor:
- schepen van 20 meter of meer varend op de wateren van bijlage 9, het RPR en Duitsland

Hierbij is een gelijktijdige uitluisterplicht op de kanalen voor het schip-schip-verkeer (meestal kanaal 10) en de nautische informatie (meestal blokkanaal) verplicht! De nadruk ligt hier op het woord 'gelijktijdig'. Dual watch is op de binnenwateren NIET toegestaan (uitsluitend op zee), het wisselt het uitluisteren op 2 kanalen af en is niet gelijktijdig. Een tweede marifoon die uitsluitend voor uitluisteren geschikt is, is wel toegestaan.

Eén marifoon is verplicht voor:
- schepen van 20 meter of meer NIET varend op de wateren van bijlage 9 en het RPR (de rest van Nederland)
- kleine schepen die op radar varen op alle wateren in Nederland
- kleine schepen die met slecht zicht varen op de wateren van bijlage 9 en het RPR
Alle andere schepen zijn niet verplicht om een marifoon aan boord te hebben. Een marifoon wordt echter dringend aangeraden bij het varen op drukke wateren (veel scheepvaartverkeer) en ruime wateren zoals het IJsselmeer, Waddenzee en Zeeuwse stromen en de Noordzee.

Voor het zenden met een marifoon is een registratiebewijs verplicht (vroeger heette dit een vergunning of machtiging). Hoeveel marifoons er op het registratiebewijs staan maakt niet uit, je moet ze echter nog wel steeds opgeven (ook nu er niet meer jaarlijks betaald hoeft te worden). Heb je nog geen registratiebewijs maar had je vroeger wel een vergunning, dan ontvang je die binnenkort. Alle vergunninghouders krijgen VANZELF het registratiebewijs toegestuurd (creditcard model).

Een marifoon is primair bedoeld als veiligheidsmiddel. Het is geen vervanging van de mobiele telefoon. Steeds vaker wordt de keuze tussen de mobiele telefoon en de marifoon afgewogen in het voordeel van de telefoon. Voor een goede en veilige situatie is het echter verstandig om beide aan boord te hebben. Via de telefoon ben je bereikbaar voor het thuisfront en kun je zelf gemakkelijk bellen. Het is tegenwoordig niet meer mogelijk om via de marifoon een telefoongesprek te voeren. Het is echter niet de bedoeling om via de telefoon de brug- of sluiswachter te bellen of de brug geopend kan worden. Tevens is het niet geschikt om met andere schepen te telefoneren, je weet immers hun telefoonnummer niet.

Ook is een telefoon niet geschikt om in noodsituaties op het water te gebruiken. Als je 112 belt, krijg je de alarmcentrale in Driebergen. De mensen die daar zitten weten niets van het water en de te bieden hulp af. Ze moeten eerst weten waar je zit. Het aflezen van de GPS positie zegt hun niets. Ze zullen je door moeten sturen naar de Nederlandse Kustwacht, KNRM, plaatselijke reddingbrigade of politiepost. Dit alles is tijdverlies. Ook de hulporganisaties zitten niet te springen om telefonisch hulp te verlenen. Het aantal telefoonlijnen is beperkt en het constant contact houden met het schip kost veel energie. Bovendien zul je zien dat tijdens de hulpverlening de verbinding verbroken wordt omdat er bijvoorbeeld even geen dekking is in het gebied waar je zit, het beltegoed op is of je accu van de telefoon leeg is. Bovendien weet niemand in de buurt van het schip dat je hulp nodig hebt en zullen ze geen hulp verlenen. Op deze manier kan het lang gaan duren.
Als je in een noodsituatie je marifoon gebruikt weet ieder schip bij jou in de buurt wat er aan de hand is en kunnen ze meteen hulp verlenen. Bovendien zijn de hulpverleners op het water goed op de hoogte van de plaatselijke omstandigheden en kunnen adequate hulp bieden. Als er een noodprocedure bezig is moet ieder ander die er niets mee te maken heeft zijn mond houden. Kortom je wordt sneller en beter geholpen.
Zonder marifoon in noodsituaties red je het niet!
Naast de noodsituaties wordt de marifoon ook veel gebruikt bij de communicatie tussen schepen onderling en schip-wal. Bij het uitluisteren weet je precies wat welk schip gaat doen en kun je je vaarplan daarop aanpassen. Als je weet wat er gaat gebeuren, krijg je een veel veiliger situatie. Kortom een marifoon is nog steeds een handig apparaat om aan boord te hebben.

Voordat er een marifoon aan boord geplaatst wordt, moet er iemand aan boord eerst een diploma halen. Het diploma voor de marifoon op de binnenwateren heet marifoonbasiscertificaat. Het behalen van dit certificaat is niet moeilijk. Na het beantwoorden van 30 meerkeuzevragen (70% goed) kun je je certificaat aanvragen. Het certificaat is voorzien van pasfoto en handtekening en geplastificeerd. Het is je leven lang geldig.

**Grote schepen zijn verplicht 2 marifoons aan boord te hebben op de volgende wateren in Nederland: RPR en bijlage 9 BPR:**
1. de Maasmond, alsmede de havens aan deze vaarweg;
2. de Nieuwe Waterweg, alsmede de havens aan deze vaarweg;
3. de Nieuwe Maas, alsmede de havens aan deze vaarweg;
4. de Koningshaven, alsmede de havens aan deze vaarweg;
5. de Hollandsche IJssel;
6. het Zuiddiepje, alsmede de havens aan deze vaarweg;
7. de Oude Maas, alsmede de havens aan deze vaarweg;
8. het Hartelkanaal, alsmede de havens aan deze vaarweg;
9. het Calandkanaal, alsmede de havens aan deze vaarweg;
10. het Beerkanaal, alsmede de havens aan deze vaarweg;
11. de Noord;
12. de Beneden-Merwede;
13. de Boven-Merwede;
14. de Nieuwe Merwede;
15. de Dordtsche Kil en daarop aansluitend de vaarweg naar het Industrie- en Havenschap Moerdijk, alsmede de havens aan deze vaarwegen en de haven van dat Industrie- en Havenschap;
16. het Zuid-Hollandsch Diep;
17. het Hollandsch Diep;
18. de Schelde-Rijnverbinding;
19. het Volkerak, het Zuid-Vlije en de Krammer beoosten de Krammersluizen;
20. het vaarwater van de Krammer, Zijpe, Keeten en Oosterschelde tussen de Krammersluizen en de ingang van het Kanaal door Zuid-Beveland;
21. het Kanaal door Zuid-Beveland;
22. het Noordzeekanaal en de zijkanalen daarvan met inbegrip van de Voorzaan noordwaarts tot aan de Zaansluizen en het IJ, alsmede de havens aan deze vaarwegen;
23. de vaarweg ten westen van de Noordzeesluizen te IJmuiden;
24. het Afgesloten-IJ;
25. het betonde vaarwater van het Buiten-IJ;
26. het Amsterdam-Rijnkanaal;
27. het Lekkanaal;
28. de Geldersche IJssel;
29. de Twenthekanalen;
30. het Keteldiep;

31. de vaarweg tussen de zee en de haven van Den Helder, alsmede deze haven;
32. de vaarwegen tussen de zee en de havens aan de Waddenzee, alsmede de havens, niet zijnde voorhavens van sluizen;
33. de havens van Termunten, van Delfzijl, van Hefshuizen (Eemshaven) en van Scheveningen;
34. de havens en voorhavens die met de Westerschelde in open verbinding staan
35. de Boven Rijn (RPR)
36. het Pannerdens Kanaal (RPR)
37. de Nederrijn (RPR)
38. de Lek (RPR)
39. de Waal (RPR)

NB. Dit artikel is eerder gepubliceerd door Janneke Bos in november 2000. Voor dit artikel zijn slechts kleine wijzigingen aangebracht betreffende zaken die in de tussentijd gewijzigd zijn. De plicht van 2 marifoons voor grote schepen is niet gewijzigd. (JB)

**AFVALSTOFFENVERDRAG** (SdW)

In de Scheepvaartkrant van woensdag 6 februari 2008, staat op pagina 33:

*"BRUSSEL - In België heeft de ministerraad een voorontwerp van wet dat instemt met het Verdrag over de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en de binnenvaart goedgekeurd. België is het enige land dat het Europese afvalverdrag, dat uit 1996 dateert, nog moet ratificeren. Het voorontwerp dat minister van Buitenlandse Zaken Karel De Gucht voorlegde, moet op internationaal vlak een geharmoniseerd systeem creëren om de vervuiling van de vaarwegen door de binnenvaart tegen te gaan. Het verdrag brengt het principe van de vervuiler betaalt, in de praktijk en bevordert zo het ecologisch imago van de binnenvaart. Tegelijkertijd is het de bedoeling om dat principe toe te passen zonder dat het de concurrentieverhoudingen tussen de binnenvaartvloten van de deelnemende staten verstoort.*

*Het voorontwerp wordt voor advies aan de Raad van State voorgelegd. Het Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand na neerlegging van de laatste akte van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van de deelnemende staten."*

Naar aanleiding van dit persbericht heeft Simon de Waard enkele vragen gesteld aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Hieronder de vragen met de officiële antwoorden daarop:

*Geachte heer de Waard,*

*Hartelijk dank voor uw interesse in het Scheepsafvalstoffenverdrag (SAV). U stelt vier vragen m.b.t. het SAV, die ik hieronder beantwoord.*

1. Is dit afvalstoffenverdrag uitsluitend op bedrijfsmatige vaart van toepassing ? ( Een defintie van een binnenschip staat er niet in.)

*Het SAV is niet van toepassing op de recreatievaart. Uit uw email kan ik niet opmaken of u uw schip gebruikt als passagiersschip, of puur voor eigen gebruik. Indien uw schip een passagiersschip is dat is toegelaten voor het vervoer van meer dan 50 passagiers, dan geldt dat lozing van huishoudelijk afvalwater verboden is m.i.v. 1/1/2010, tenzij u een toegelaten zuiveringsinstallatie aan boord heeft.*

2. is dit afvalstoffenverdrag ook van toepassing als je niet op de Akte van Mannheim-wateren vaart?

*Het SAV geldt op de in Bijlage 1 bij het SAV genoemde vaarwegen (voor de volledigheid heb ik een digitale kopie van het SAV bijgevoegd). In Nederland geldt het SAV op alle voor de binnenvaart openstaande wateren.*

3. is dit afvalstoffenverdrag soms van toepassing op iedereen die met gasolie (lees rode olie) vaart?

*Het al dan niet varen op rode gasolie is geen criterium voor het al dan niet moeten voldoen aan het SAV.*

4. wat zijn de consequenties van dit verdrag voor onze historische schepen?

*Als uw historische schepen geen goederen vervoeren, of behoren tot de passagiersvaart (> 50 personen), volgen er uit het SAV voor u geen consequenties.*

*Ik hoop dat dit uw vragen beantwoordt. Met vriendelijke groet,*

*Martin Koopmans*
*Senior Beleidsmedewerker*
*Ministerie van Verkeer en Waterstaat*

Het afvalstoffenverdrag kunt u vinden op
http://www.xs4all.nl/~bosq/downloads_wetten.htm
Over vuilwater en het lozingsverbod van zwart water (toiletwater) voor de pleziervaart na 1 januari 2009 komen we in een volgend nummer van Info20M terug.

**TWEEDE KAMER OP DE BRES VOOR HISTORISCHE STOOMTREINEN** (JB)

Ook historische (stoom)treinen ontkomen niet aan nieuwe regels. Moesten ze eerst investeren in nieuwe communicatie-apparatuur, nu worden er nieuwe beveiligingssystemen verplicht gesteld. Stichting Historisch Streekvervoer Achterhoek heeft aan de stoomfluit getrokken en enkele Tweede Kamerleden benadert. Leden van het CDA, PvdA, VVD en SP doen een oproep aan minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat om een eenmalige finaciële bijdrage teneinde de historische (stoom)treinen te kunnen laten rijden. Meer informatie zie http://www.telegraaf.nl/binnenland/3501345/_Kamer_op_de_bres_voor_stoomtreinen__.html?p=16,1

# HUIDDOORVOEREN en AFSLUITERS

Henk Bos

## Inleiding

Ongeveer 54% van de schepen die spontaan zinken (afborrelen) hadden een probleem met de huiddoorvoer(en) en/of de huidafsluiter(s). Schepen van alle leeftijden lopen dit gevaar daar frequente controle en periodiek onderhoud vaak niet adequaat worden uitgevoerd. Corrosie van pijpen en afsluiters kunnen velerlei oorzaken hebben zoals galvanische corrosie, erosie als gevolg van turbulente stroming, of het kiezen van verkeerd materiaal. Zelfs zeewaterbestendig brons kan slijten en als gevolg van vervuiling gaan lekken. Vibratie wordt zowel door de voorstuwing als het varen in zwaar weer veroorzaakt. Het gevolg is dat leidingen en fitting materiaal hard worden wat kan leiden tot breuk.
In de winter is het gevaar van stukvriezen aanwezig als er geen goede voorzorgen worden genomen. Vorst kan leiden tot ernstige schade! We gaan in dit verhaal het een en ander behandelen inclusief het onderhoud zodat het risico op schade wat kleiner wordt zowel voor jachten als voor grotere schepen.

**Inhoud**
* Leidingmateriaal; huid aansluiting; doorvoeren; uitvoeringsvormen; ontzinken; bereikbaarheid en spanningsvereffening
* Conventionele plugkraan
* Schuifafsluiter
* Kogelafsluiter

**Trefwoorden** (om te Googelen)
Huidafsluiter; buitenboordkraan; fitting; armatuur; afsluiter.

Seacocks; seacock valves; sea inlet valves; through-hull fittings; gate valves.

Seeventile; Außenhautdurchführungen; Kugelventilen; Niro-Schlauchklemmen; Absperrhahn kuhlwasser; Außenhautdurchführungen.

**Leidingmateriaal**
Het is meestal te kostbaar om corrosie bestendig cupronickel voor leidingen te gebruiken. Dit is te overwegen bij nieuwbouw daar de kosten ten opzichte van de totale prijs in het niet vallen. De meeste werven gebruiken gegalvaniseerde stalen pijpen om de kosten te




drukken. Gedurende tien jaar zijn er dan geen problemen te verwachten. Daarna beginnen de problemen.
Door corrosie en vermoeidheid kan de wanddikte te dun worden. Om het risico beheersbaar te houden is het verstandig de stand- en lenspijpen om de 10 jaar te




vervangen. Dit wordt vaak nagelaten en als het schip op de werf ligt is er niemand die de binnenkant van de pijpen schoonmaakt en conserveert. Bij keuringen laat ik de eigenaar wel eens zien door ultrasoon te meten hoe dun de pijpen zijn geworden en dan is het even schrikken. Daarom is het standaard advies om alle leidingen en afsluiters die in verbinding staan met het buitenwater periodiek om de tien jaar te vervangen.

Plastic leidingen, huiddoorvoeren en afsluiters zijn ook geen oplossing daar bij blikseminslag de leidingen, die door hun vloeibare inhoud uitstekende geleiders zijn, gebruikt worden om de energie af te voeren naar de aarde.
Het gevolg is dat de leidingen en afsluiters spontaan verdampen en er één of meer gaten in het schip zitten.




*Thermoplasten blijven ergenis geven!*

Thermoplasten zijn al helemaal niet te gebruiken daar die boven de 20 ºC onder spanning gaan vervormen. Onder de 0 ºC is het materiaal vaak scheur gevoelig en sommigen worden bros.

**Intermezzo** (Auteur: Pop Pone)
*Mijn schip is een aantal jaren geleden gebouwd en het veraste me niet dat er diverse types afsluiters en doorvoeren gemonteerd waren. Wat me evenwel verbaasde dat ik op een gegeven moment in het schip stond met een huidafsluiter in de hand en met de andere hand probeerde het naar binnen stromende water tegen te houden.*
*De afsluiter was afgebroken toen ik probeerde om hem te sluiten. Gelukkig stond de gereedschapskist in de buurt. Ik kreeg een schroevendraaier te pakken met mijn voet en met mijn vrije hand viste ik een handdoek bij de gootsteen vandaan. Ik wikkelde de handdoek om het heft (handgreep) van de schroevendraaier die ik in het gat duwde.*
*De waterstroom reduceerde tot enige druppels wat me genoeg tijd verschafte om de schroevendraaier vast te zetten met Ducttape aan de leiding. Met een gevoel van grote onveiligheid snelde ik naar de watersportzaak met de vraag wat ik kon doen. Ik kreeg een set zacht houten tapse pluggen in de hand gedrukt met de mededeling dit is alles wat je kunt doen tot het schip uit het water is gehaald. Ik haastte me terug naar de jachthaven en gelukkig dreef het schip nog. Ik besloot de plug van buiten naar binnen aan te brengen in plaats vanaf de binnenkant. Van binnenuit had ik geen vertrouwen dat de stop gedurende langere tijd zou blijven zitten. Met de houten plug en een houten hamer ging ik in mijn onderbroek overboord en bevestigde de plug in de doorvoer. Daarna heb ik een tijdje met mezelf gesproken over voorbereid zijn.*
Zie: http://www.diybob.com/diySeacock.htm







Om galvanische corrosie te voorkomen kan er bij uitzondering glasvezelversterkte polyester armaturen gebruikt worden mits er voldoende veiligheidsmiddelen (vlotten en vesten) aanwezig zijn en het risico bekend is bij de opvarenden. Hou de houten pluggen bij de hand daar vooral de bedieningshandels nogal eens afbreken. Een andere overweging voor metalen pijpen en fittingen is brand. Bij metaal heeft u langer de tijd om het vuur te bestrijden.

**Huidaansluiting / doorvoeren**
Voor jachten worden overwegend RVS, brons of messing armaturen als doorvoeren, waterschepjes en afsluiters gebruikt in de afmeting ½ tot 2 duim. De materiaalkeuze wordt bepaald door het vaargebied en de kosten. Op zee is alleen zeewaterbestendig brons te gebruiken.

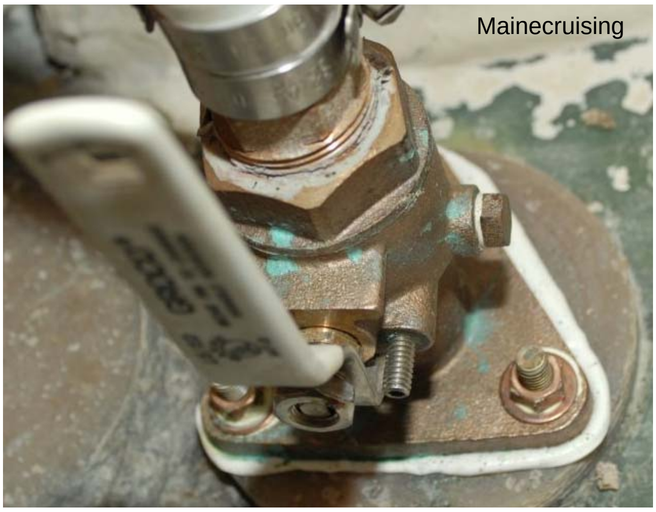



*Deze messing afsluiter is op zee gebruikt...*




*Bij controle bleek de kogel weg te zijn...*

RVS (ook Aisi 316) is ongeschikt voor gebruik aan boord door de galvanische werking.
Zie presentatie **06h-kathodische bescherming.pdf** op de Techniek aan Boord CD.



De enig goede oplossing voor alle huiddoorvoeren is met behulp van een flensaansluiting. De krachten van de aansluiting worden over een groot oppervlak verspreid en de huid van het schip wordt hierdoor zoveel mogelijk ontzien.

**Uitvoeringsvormen**

* Bij polyester schepen de huid altijd versterken met een ingelamineerde dubbeling. Op de site http://www.pbase.com/mainecruising/seacock_primer en http://www.pbase.com/mainecruising/replacing_thruhulls kunt u zien hoe een en ander uitgevoerd hoort te worden om een betrouwbare aansluiting te realiseren.
* Bij kleine stalen schepen met een bronzen (mushroom) doorvoer en een steunflens. Zie ook bovenstaande links!




Vergeet niet om de doorvoeren aan te passen aan de dikte van de huid. De schroefdraad is veel te lang en vormt een potentiaal gevaar voor breuk. De afsluiter hoort te steunen op de contramoer met flens zodat hij niet kan trillen en haarscheuren worden voorkomen.







Het lassen van een stalen pijpnippel met gasdraad op de huid en daarop een afsluiter geschroefd moet zoveel mogelijk worden vermeden daar er aan de binnenkant van de pijpjes geen onderhoud gepleegd kan worden.




* Bij grote stalen schepen wordt er in de huid een stalen flens gelast waarop de flens van de afsluiter door middel van bouten vastgezet kan worden.

**Ontzinken**



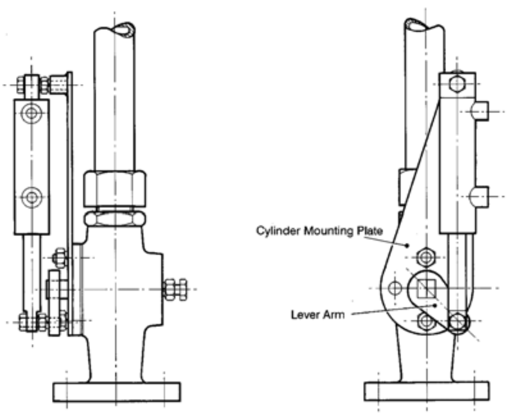
Messing bestaat uit koper en zink. Zoals u weet is zink een metaal met een laag potentiaal die gemakkelijk in oplossing gaat. Daarbij ontstaan er in het messing kleine gaatjes en wordt het messing bros. Dit gebeurt binnenin zodat u het niet kunt zien. Wordt hij aan de buitenkant ietsje rood van kleur dan is het zaak om één en ander te gaan vervangen.

**Bereikbaarheid**

Als het leidingwerk of de pomp gaat lekken is het binnenkomen van water simpel te stoppen door de buitenboordkraan te sluiten. Dit is vaak moeilijker dan het lijkt. Het is een al langdurig bestaand probleem, dat de buitenboordkranen op moeilijk te bereiken plaatsen zitten. Daarom is het onderhoud niet of nauwelijks uit te voeren.



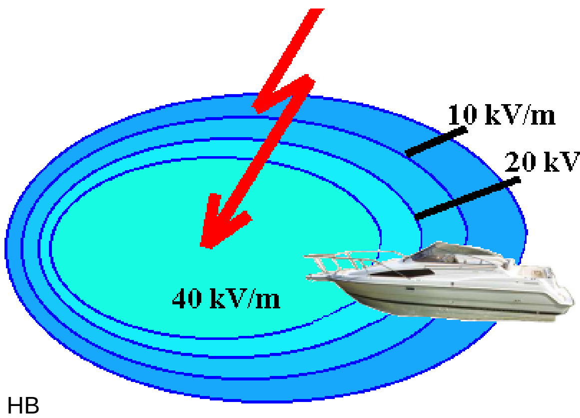

Het komt nog te vaak voor dat de kranen langdurig in één bepaalde stand staan. Is dit in vervuild (binnen)water dan zet zich in het binnenwater calciumcarbonaat af en in zeewater vinden pokken ook wel een plaatsje. Moet de buitenboordkraan bediend worden dan gaat het moeilijk en is er kans op breuk. Schroefassenvet is een probaat middel tegen aangroei en slijtage. Het voordeel is dat de kranen bedienbaar blijven.




Bij lekkage is het vaak moeilijk om nog bij de kranen te komen om ze te sluiten. Zeker als ze onder de vloerplaten of achter de motor zitten. Bediening op afstand kan dan een zegen zijn. Vaak is het ook mogelijk om ze mechanisch op een afstand te bedienen.

**Spanningsvereffening**

(Potentiaal vereffenings leiding ook wel PVL genoemd) Voor de veiligheid van alle opvarenden horen alle metalen delen in een polyester of houten schip met een geïsoleerde draad van 10 mm² met elkaar en met het centrale aardpunt verbonden te zijn.




**Er zijn diverse voordelen**

* Het is voor de opvarenden dan niet mogelijk twee metalen delen aan te raken met een verschillende elektrische lading.
* Voert de lekstromen af die hun oorsprong binnen het schip hebben.
* Beperkt de elektronische interferentie van GPS, VHF en radio's.
* Zorgt voor een goede afvoer van blikseminslag en beperkt de schade die kan ontstaan door de hoge spanning tijdens de inslag.

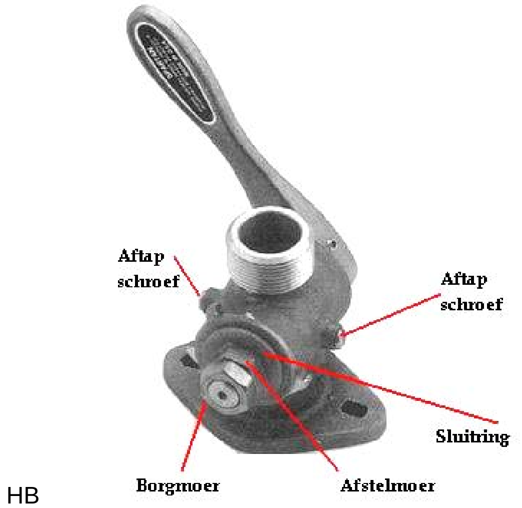
**De uitvoering**

* De behuizing van apparaten (tenzij dubbel-geïsoleerd) behoort op de aarde te zijn aangesloten.
* Leg de bedrading in de buurt van en evenwijdig aan de CL (centerline of hartlijn van het schip).
* Sommige informatiebronnen bevelen een dikkere bedrading aan tot wel 70² voor de bliksemafleiding vanaf de mast, via de centrale aardstrip naar de schroefas met schroef en/of de onderwater aardplaat.
* Alle verbindingen zitten boven het bilgewaterniveau.
* Alle verbindingen zijn toegankelijk, schoon en met bouten vastgemaakt. (Soldeerverbindingen breken door trillingen en zijndaardoor niet veilig genoeg.)
* De koperen of bronzen geleiders bevatten geen scherpe bochten of kinken. (Scherpe bochten veranderen de structuur van de geleider waardoor er gemakkelijk breuk ontstaat.)
* De geleiders lopen zoveel mogelijk apart van de andere kabels voor zover praktisch toepasbaar.
* Door de hoge stroom tijdens blikseminslag kan er een hoge spanning geïnduceerd worden. Deze spanningen zijn funest voor de aangesloten apparatuur. Een PVL helpt om deze spanningen af te voeren.
* Het PVL systeem wordt niet gebruikt in de plaats van de negatieve aders van het 12 Volts systeem.
* De isolatie (optioneel) is groen - geel.
* Het PVL systeem is gescheiden van het 230 V wisselstroom gedeelte die ook groen - geel is.
* Door de geleiders van het PVL systeem loopt normaler wijze geen stroom. Uitgezonderd een anti-corrosie stroom van een actieve corrosiebescherming (zie presentatie corrosiebescherming op de Techniek Aan Boord CD).
* Elke stroom die door het PVL systeem loopt kan corrosie veroorzaken.
* De hoofdader van het PVL systeem ligt in de buurt van de CL (centerline of hartlijn van het schip).
* De hoofdader van het PVL systeem is verbonden met de centrale aardbout of strip (Central Earth Point ook wel CEP genoemd).
* Alle aders van het PVL systeem zijn verbonden met de hoofdader of beter nog met de centrale aardbout of strip. Als de PVL bedrading van de ene afsluiter naar de andere loopt is er een groter risico aanwezig van een elektrische schok en corrosieschade als er een stroompje door de geleider loopt. Daarom is het beter om vanaf elke afsluiter of appendage een draad aan te leggen naar de gemeenschappelijke aardbout of strip (CEP).
* Het PVL systeem is alleen met de nul van het gelijkspanningsnet verbonden bij de aardbout of massastrip (CEP) (testen).

DE PLUGKRAAN




De plugkraan wordt al lange tijd toegepast en heeft zijn waarde bewezen. Er zijn verschillende uitvoeringsvormen waarvan de kwaliteit verschilt.




Deze huidafsluiter leent zich uitstekend voor onderhoud. Kan gemakkelijk uit elkaar worden genomen, schoongemaakt en na invetten weer in elkaar worden gezet. Bij overwinteren in het water bieden de aftapschroeven de mogelijkheid om het water in de plug te verwijderen zodat hij niet stuk kan vriezen.



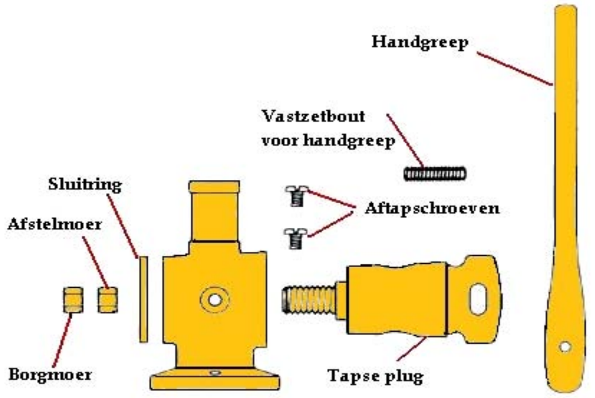
*Let op de spanningsvereffeningsleiding!*

Op deze afbeelding zijn ook de aftapmogelijkheid te zien. Alle slangaansluitingen onder de waterlijn horen 2 RVS slangenklemmen te hebben waarvan de wormschroeven elk aan een kant staan (zie foto). Het maximale aandraai koppel is 3,5 kgm wat erg laag is.



Beter is het om een bout- slangenklem te gebruiken. De 'breedbandklem' kan een koppel van 25 kgm hebben. Bij voorkeur de roestvaststalen versie gebruiken. Let bij het aandraaien er van dat de slang niet te ver wordt ingeknepen. Hij mag iets insnoeren, maar verder niet daar anders het risico van breuk te groot wordt.

Als u merkt dat de handel iets zwaarder loopt is het zaak om onderhoud te plegen. Eigenlijk bent u dan al te laat. Zwaar lopen houdt in dat het slijtageproces aan de gang is. Iets wat we zeker niet willen.



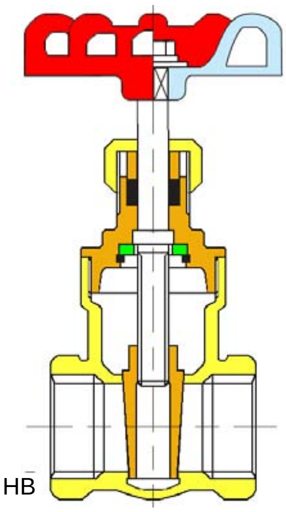


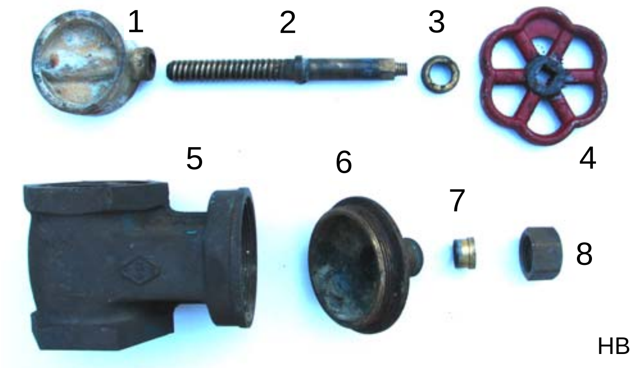

http://www.dasein668.com/node/202

Zo zie ik het graag. Schroefassenvet is hier zeker geschikt voor. Veel oceaanzeilers gaan met een grote verscheidenheid aan vet en smeermiddelen weg maar komen terug met één vet soort nl. schroefassenvet!

**DE SCHUIF- OF PEETSAFSLUITER**






Deze veel gebruikte afsluiter is in principe niet geschikt voor gebruik als buitenboordkraan.
Er zijn enige redenen voor:
* Er is geen indicatie mogelijk dat de afsluiter ook inderdaad dicht is.
* De zijkanten van de tapse schuif groeit snel aan met sediment en wordt daardoor dikker. Na verloop van tijd bestaat de mogelijkheid dat de schuif niet diep genoeg kan en gedeeltelijk open blijft staan.
* Heeft geen aftapmogelijkheid en kan stuk vriezen.




Bij deze afsluiter is geprobeerd om hem met geweld dicht te krijgen waardoor de schroefspindel is dol gedraaid. Beschadigingen komen vaker voor daar er steeds onzekerheid is of de afsluiter ook inderdaad dicht is.




Bij deze afsluiter is het huis gebroken. Er bleek een paling in te zitten waardoor hij niet dicht wou. Het komt ook vaak voor dat er vuil of een takje inzit. Voor het gevoel zit de afsluiter dicht wat achteraf niet zo blijkt te zijn. Voer voor verzekeringen, maar eigenlijk van een verkeerde keuze van het type afsluiter.





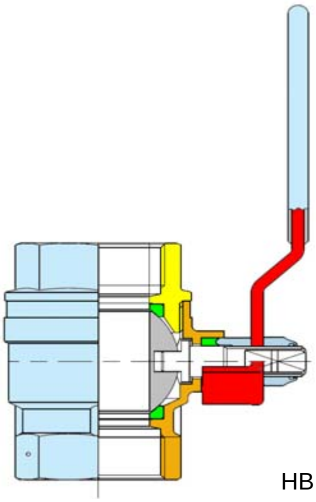


Bij deze aansluiting is de slangtule volledig weg-gecorrodeerd en is de doorstroom opening niet meer wat het geweest is. Nalatig onderhoud!

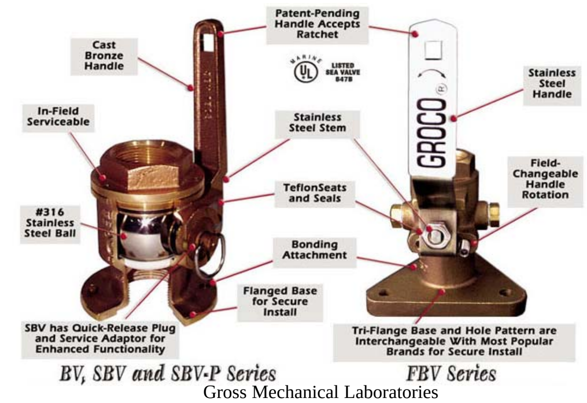
**Onderhoud**
*Controleer elk jaar de ‘gezondheid’ van zowel de huidaansluiting als van de afsluiter.
* Neem de afsluiter periodiek uit elkaar.
* De onderdelen schoonmaken met wat petroleum.
* De onderdelen droogmaken en controleren op slijtage en aangroei.
* De aangroei met een hard stukje hout verwijderen.
* Bij te veel slijtage de afsluiter vervangen.
* De passing van de schuif (1) in het huis (5) controleren.
* De schroefspindel (2) invetten met schroefassenvet.
* De steel van de schroefspindel ook invetten evenals de afdichtpakking.
* De opsluitmoer (3) invetten en de spindel (2) bevestigen in het huis (6) en de opsluitmoer (3) vast te zetten.
* De pakkingdrukker (7) aanbrengen en met de moer (8) vastzetten.
* De pakkingring van het huis (5) controleren en samen met de schroefdraad van het huis lichtjes invetten.
* De schuif (1) op de spindel draaien.
* Het boven en onderste deel van het huis in elkaar zetten.
* Het handwiel aanbrengen en met de moer vastzetten.
* De afsluiter geheel open en dicht draaien en controleren op zware punten.
* Na de te waterlating de afsluiter op lekkage controleren en de pakking moer niet te vast aandraaien.
* De werkzaamheden in het machinekamerlogboek noteren.
* Bij verkoop en problemen kan hiermee zorgvuldig handelen worden aangetoond!

## DE KOGELAFSLUITER

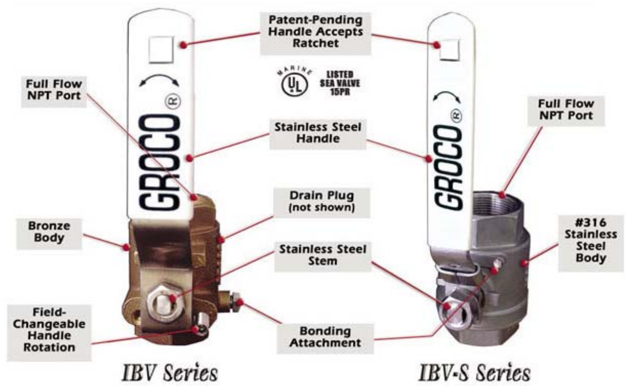


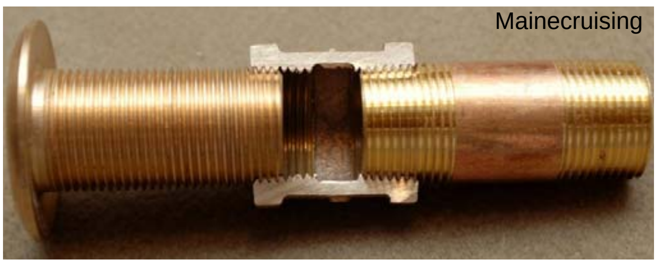




De linker versie is wel geschikt voor gebruik aan boord daar er aftapschroeven voor het water in de kogel opzitten. De standaard kogelafsluiter in Nederland missen deze voorziening. De Groco afsluiter heeft ook een aansluitschroef voor de spanningsvereffeningsleiding.




Gross Mechanical Laboratories



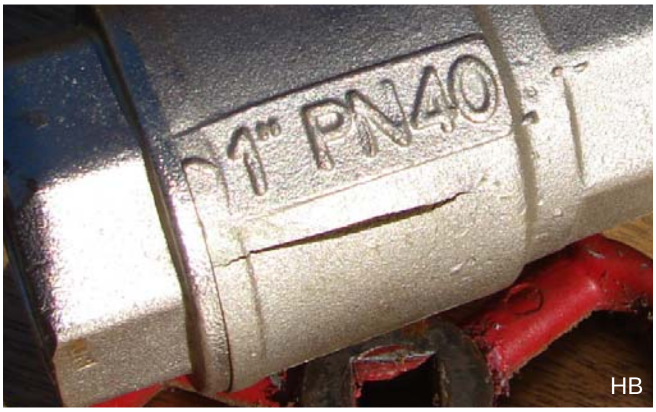

Let op de schroefdraad. De linker heeft BSP (gasdraad) en de rechtse heeft NPT (National Pipe Tapered = taps) schroefdraad. Zoals u ziet is de linker aansluiting beduidend slechter als de rechter! De linker is ook moeilijk dicht te krijgen. Kunststof afsluiters splijten op NPT draad!

**Onderhoud Gross Mechanical Laboratories**

Door de kwetsbaarheid van de kogelafsluiter is het zaak geregeld te kijken of een en ander nog naar behoren functioneerd. Als het schip droog staat kunt u kijken of de kogel nog schoon is en er gelijk een beetje schroefasvet aan smeren.



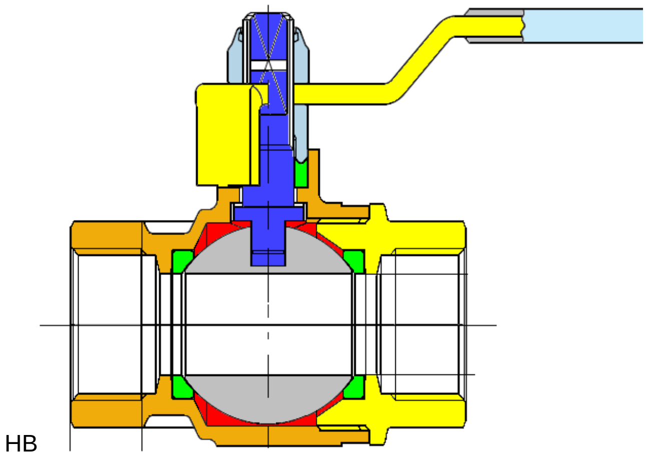

De handel is bij een goed onderhouden afsluiter gemakkelijk te verstellen. Let er op dat deze niet door trillingen van stand veranderd. Daarom zijn er ook versies verkrijgbaar met een vergrendeling.




Realiseer je dat de teflon of ander soortige plastic afdichting kwetsbaar is. De veel gebruikte versie heeft geen voorziening om in gesloten stand het water in de bal af te tappen zodat deze stuk kan vriezen. Als het schip te water blijft wil een oude stofzuiger met een blaaskant uitkomst bieden. Zet de handel zo dat deze onder 45° staat. De ruimte achter de bal is dan open en de leiding inclusief kogelkraan kan eenvoudig droog geblazen worden. Terwijl de stofzuiger nog blaast, de afsluiter sluiten. Zo kan er ook ‘s winters doorgevaren worden.



*De eigenaar van deze stalen kogelkraan dacht dat een handvol zout ook voldoende zou beschermen tegen vorstschade. Was helaas corrosie vergeten!*




*In het rood gekleurde gedeelte blijft, ook in gesloten stand, water staan die tijdens een vorst periode tot het barsten van het huis kan leiden.*




*Er is ruimte rond de kogel.*




*De kogelkraan is eenvoudig te openen. In gesloten stand is de kogel uit te nemen. In het midden van de kogel is geen coating aanwezig.*




*In het midden is ook hier te zien dat er geen coating aanwezig is. Daarom is regelmatige controle essentieel.*




*Drie problemen tegelijk. 1. de afsluiter staat op een stalen pijpnippel. 2. De afsluiter is geen buitenboordkraan. 3. De afsluiter is niet afgedopt. Bij lekkage is het blub, blub enz.*

**Aanbevelingen**

Uit de bovenstaande teksten kunnen we enige aanbevelingen destilleren:

* Controleer de huidafdichtingen regelmatig.
* Zorg voor periodiek onderhoud:
  - zoals schoonmaken;
  - zit alles nog vast; ook de spanningsvereffeningsleiding?
  - is er slijtage of corrosie vast te stellen;
  - conserveren en in het (schroefassen)vet zetten.
* Bilgealarm installatie controleren.
* Bilgepomp schoon, goed aangesloten en werkend?
* Gemakkelijke bediening realiseren van de huidafsluiters.
* Controleer de scheepshuid regelmatig op beschadiging en slijtage.
* Vergeet de aansluitingen van het log en de dieptemeter niet te controleren.

Het herstellen van de schade na gezonken te zijn kost ongeveer 40% van de nieuwwaarde.

**Links**

http://www.boatus.com/seaworthy/sinking/
Seaworthy Magazine: Why Boats Sink
http://www.groco.net/SVC-MAN-07/Sec4/PDF/IBV-FBV-TB.pdf
Valves and Thru-Hull Fittings Installation
http://www.boatpoint.com.au/boat-review/1968185.aspx
Skin fittings and bondings